

MA

115

1780

6

56
4

43

...



6678

586259

1
POCHE PAROLE

DI RISPOSTA.

*Al progetto di una Società anonima
per la costruzione di un Lazzaretto a
peste nel porto di Miseno; di una
Dogana di scala-franca con grandi
magazzini circostanti il bacino del porto
di Napoli; di un porto militare nella
Darsena.*

Desine quapropter novitate exterritus ipsa
Expuere ex animo rationem; sed magis acri
Iudicio perpende: et si tibi vera videtur
Dede manus: aut si falsa est, accingere contra.

LUCAN. lib. 2.

L' INTERESSE unico e solo movente delle
umane azioni accoppiato all'ardente bra-
ma della novità che invade oggidì
soprattutto gli animi delle varie classi del-
la Società fa sbucciare da per ogni dove

*



progetti per nuovi stabilimenti e per novelle istituzioni che si presentano sempre sotto l'aspetto della pubblica utilità, e che ben considerati non contengono in vero che germi di solo privato e particolare interesse. I di loro autori però mancanti di sufficienti capitali per addirli alla esecuzione de' proprii progetti, profittando della attuale mania *per le compagnie*, non sanno nulla più ideare se non va connesso con una *società anonima*, o con una *banca commerciale*, e per ritrarre vistosi guadagni lusingati dalla più vaga immaginaria prospettiva piani varii formano per impegnar contrattazioni col Reale Governo. Ciò che vieppiù arreca meraviglia si è al certo il veder che tai progetti si aggirano sopra istituzioni e stabilimenti che riguardando la economia politica e commerciale del nostro paese, hanno richiamata l'attenzione di varii nostri dotti concittadini, i quali spinti dal solo e vero amore pel pubblico bene ne han fatto dono di varie considerazioni ed osservazioni e ci

han fatto vedere chiaro come la luce del giorno il vero stato delle cose, in modo che avrebbero dovuto tacere tutti questi *novelli sedicenti pubblici economisti*. Sia però che

Est natura hominum novitatis avida sia che difficilmente gli uomini rinunciano alle di loro opinioni in ispecialità quando le veggono feconde di loro particolare ricchezza, non mancano tuttavia nuovi progetti i di cui autori ignari non solo dei principii regolatori della pubblica economia, ma eziandio poco o affatto istruiti di ciò che per lo innanzi si è potuto fare o dire sul soggetto che mettono in campo, si contentano unicamente di appagare il loro amor proprio appalesando sfrontatamente il parto della di loro imperizia. Grazie però alla chiarezveggenza del Real Governo che tutto mette in disamina ed in discussione per non farsi abbacinare da quelle fallaci prospettive, noi ci gloriamo di averli veduti tutti messi nella meritata noncuranza. Ed or che abbiamo avuta la fortuna di

aver per le mani uno di tali progetti ,
per emulare i zelatori del comun bene
ancor noi presentiamo brevi nostre rifles-
sioni sullo stesso , accingendoci a con-
traddirlo mettendo in pratica

Desine quapropter novitate exterritus ipsa
Expuere ex animo rationem ; sed magis acri
Judicio perpende : et si tibi vera videtur
Dede manus : aut si falsa est , accingere contra.

ESPOSIZIONE DEL PROGETTO.

Si propone lo stabilimento di una so-
cietà anonima

1. per la costruzione di un lazzeretto
sporco ossia a peste nel porto di Miseno;
2. di una dogana di scala-franca con
gran magazzini circostanti il *bacino* del
porto di Napoli ;
3. del porto militare nella Darsena.

Per la esecuzione di queste opere si
presume la spesa di dieci milioni di du-
cati , da erogarsi dalla compagnia nel

corso di cinque anni al di cui termine le tre opere dovranno essere intieramente completate.

Il Real Governo dovrebbe corrispondere sul capitale impiegato l'interesse a conto scalare del cinque per cento.

La compagnia nel corso di venticinque anni dovrà rimborsarsi delle somme spese coi seguenti fondi di estinzione, ovvero di ammortizzazione.

1. L'esazione di un dritto detto di *bacino* di carlini. . . . a tonnellata sopra tutti i bastimenti mercantili che entrano nel porto di Napoli, ad eccezione di quei navigli di piccolo cabotaggio che non van soggetti a dritti di navigazione.

2. L'esazione di un dritto esclusivo, di *carica e discarica* nel porto di Napoli regolato da una tariffa.

3. Dritto dell'un per cento sul dazio delle mercanzie che si riesportano dalla scala-franca.

4. Dritto di affitto di tutti i magazzini di dogana e scala-franca.

Oltre questi dritti che servir devono

di fondi di ammortizzazione si domandano.

1. tutte le località di terra e di mare destinate per le opere anzidette con tutto il materiale di fabbrica che vi esiste presentemente ;

2. la franchigia dei dazi d'immissione di tutte le macchine, ferro ed altro, necessario per le costruzioni.

Sono questi gli articoli principali nei rapporti degl'interessi della Società col Real Governo, che sembrano degni di considerazione. Il resto del progetto riguarda la composizione della compagnia, la creazione delle obbligazioni e delle azioni, il modo di estinguerle, il pro del denaro che si versa, gli utili da ripartirsi, ed altre simili particolarità che entrano ne' limiti delle convenienze della società; su di ciò non crediamo di portare alcun esame. Ci rivolgiamo però alle proposizioni che possono destare la pubblica attenzione, e che si riducono a due.

La prima su la convenienza degli stabilimenti che si propongono.

La seconda su i mezzi di esecuzione.

I.

Niuna osservazione crediamo di fare sul progetto del porto militare nella Darsena, il di cui esame si lascia intieramente alla saggezza del Ministero della Guerra e Marina non essendo noi alla portata di conoscere la necessità e la utilità di questo porto. Ci fermiamo perciò unicamente sul lazzeretto a peste e sul porto-franco il di cui stabilimento si è più volte progettato sicchè può dirsi di vecchia data. Malgrado ciò non avendolo veduto sinora adottato giova indagarne le ragioni, che non sapremmo ritrovar meglio che nei fatti che hanno avuto luogo insino ad ora, e che metteremo in veduta trovandocene avventurosamente appieno informati.

È dunque degno a sapersi che nel tempo del già Consiglio di Commer-

cio cui presedeva il fu Conte Zurlo allora Ministro dell' Interno ne fu fatta la proposizione , e dopo di essersi il progetto discusso fu condannato all' oblio. Si risvegliò questa idea da taluni negozianti in Settembre 1819 nel Decurionato di Napoli , ove fu letto un' apposito discorso che fu pubblicato colle stampe per trasmettersi al Consiglio provinciale. In quella occasione anche nel Ministero delle Finanze , come per accidente sentimmo , fu presentata una memoria relativa all' oggetto , e per quanto ci fu permesso d' indagare sapemmo che il Cavalier de' Medici che lo dirigeva mentre fece mostra di compiacersi del modo come era la memoria concepita , evitò di occuparsene col pretesto di non essere delle di lui attribuzioni , ed anche perchè sapeva che il Consiglio provinciale ne stava facendo oggetto di esame, e discussione. L' affare quindi rimase dimenticato.

Nei primi mesi del 1820 i negozianti progettisti riprodussero le loro istanze. Essendo noi sempre intenti a tener

dietro al corso di questo affare, che avevamo molto a cuore, e che guardavamo accuratamente per essere nel caso di manifestare a tempo utile i nostri pensieri su queste opere di pubblica economia per prevenire ed allontanare se ne avremmo avuta la forza gl' inconvenienti che derivavano dalla di loro istituzione, avemmo il destro di essere informati che il Cavaliere de' Medici volendo sempre allontanarsene inviò le carte al Ministero dell' Interno, il di cui portafoglio passar si dovea al *Nestore* della magistratura siciliana il *Marchese Ferreri* che si attendeva da Palermo. Il vortice politico dei nove mesi fece metter da banda quel desiderio, che noi credevamo veder risorgere al ritorno della calma, ma non fu così, poichè il Real Governo colle mire di favorire lo stato economico del regno restrinse in un recinto chiuso il porto-franco di Messina che pria estendevasi a tutto lo spazio murato della città, ed abolì le scale-franche di Napoli e di Palermo sostituendovi i luoghi di

deposito. Noi non potemmo fare a meno di applaudire queste sagge disposizioni, nelle quali vedevamo la sorgente di tutte le nostre industrie e delle nostre manifatture come il fatto ha comprovato.

Il Ministero allora colla certezza della felice riuscita vibrò quel colpo; poichè al certo erasi scrupolosamente istruito colla via dei fatti, e cogli estratti dai registri delle scale-franche, che la facoltà della riesportazione serviva solamente di pretesto al contrabbando senz'estender per nulla l'importanza delle operazioni commerciali. Un tal fatto è stato avvalorato dall'esperienza, giacchè avendo noi paragonata la massa delle mercanzie immesse sotto la legge del deposito con quelle che s'immettevano sotto il sistema della scala-franca non abbiain trovata variazione o differenza alcuna, e questa osservazione à vie più rassodata la nostra idea che i negozianti nelle scale-franche non introducono già senza calcolo le mercanzie, ma limitano le immissioni a quelle sole quantità che pru-

denzialmente credono di poter soddisfare gli ordinari bisogni de' consumi tanto maggiormente che nel nostro regno non possono giammai formarsi depositi di prima mano , o di primo gusto , ma percolano gli avanzi delle altre piazze , e delle mode forastiere che non è sperabile di poter' essere richieste altrove, giungendo nei nostri porti le mercanzie già scadute di prezzo e di gusto per esser uscite di moda nella Francia e negli altri paesi a quella più prossimi , non intercedendo che qualche settimana e rare volte più di un mese da una moda all'altra , come comprovano i giornali delle mode coi figurini che ne vengono dalla Francia , di cui siamo tributari affatto in questo genere , mentre non manchiamo al certo di genio per inventare anche noi e per farci un costume che sia tutto nostro e che sia più adatto al nostro clima ed ai nostri bisogni. E piacesse al cielo che anche in questo - come in tante altre cose si è fatto , potessimo cominciare a sottrarci dalla sogge-

zione degli stranieri ! Or facendo ritorno d'onde partimmo diciamo che questa specie di contrabbando rivolgendosi intieramente sopra i generi esteri , era dell' interesse della Finanza e delle industrie d' impedirlo , per cui l' abolizione delle scale-franche fu considerata come una misura raccomandata dalla pubblica necessità tanto maggiormente che essendovi nel regno un porto-franco cioè in Messina , potea quivi il commercio introdurre quelle mercanzie che si riputavano di dubbio consumo , e da quel porto-franco spedirle all' estero ; destinarle ne' depositi di Napoli , e di Palermo ; ovvero al consumo degli altri luoghi del regno al di qua , ed al di là del faro con alcune determinate franchige , ossia diminuzione di dazi. Tutte le vie adunque rimasero aperte per favorire il commercio estero , e le riforme non ebbero altro scopo che di mettere un freno agli abusi ed alle frodi.

I fautori de' lazzaretti e porto-franchi non si acquietarono sotto quest' impero

di opinione , e di sistema adottato dal Governo, e tutti unitamente si risvegliarono dopo il 1826 , credendo di ritrovare mezzi di dovizie in queste istituzioni che incessantemente reclamarono. Si riprodussero perciò i progetti del lazaretto in Nisita o in Miseno , luoghi che il Supremo Magistrato di Salute non credeva abbastanza adatti , perchè non era sicuro se vi fosse sufficiente fondo di mare , e se poteano disinfettarsi tutti quei siti dall' aere non molto salubre. Gli Isolani domandavano di stabilirsi queste opere chi in Ischia , chi in Ventotene , e chi altrove. I Leccesi lo reclamano in Brindisi. Ma il vero sito indicato dalla natura , dall' esistenza del porto-franco , e dall' interesse generale del regno per lo stabilimento del lazaretto era il faro di Messina e noi sappiamo che il Luogotenente Generale in Palermo non mancò nel 1828 di farlo avvertire. Tutte queste domande fecero divenir pubblica la quistione , e molti scritti comparvero alla luce per sostenere il sistema

adottato dal Governo , e rilevare i danni che nello stato della nostra economia ci arrecherebbero i porto-franchi , e le scale-franche. Si fece ancor rilevare di esser impolitico ed imprudente il passo di stabilire nelle vicinanze della capitale un lazzeretto a peste in un luogo infelice ove i miserabili son molti , che aumentando la tentazione del contrabbando esporrebbe la sede del Governo ed una numerosa popolazione ai pericoli del contagio , che qualora vi penetrasse (che il Ciel no 'l voglia giammai) esporrebbe l' intiero regno al più crudele flagello. Non son già panici questi timori , ma ben fondati in un paese ove ignorandosi la severità dei regolamenti sanitari sarebbero delusi dall' avidità dei contrabbandieri , oltre i pericoli delle comunicazioni dei volatili , ed altri animali che sfuggono dalla più severa vigilanza.

Dopo tutte quante queste discussioni a noi sembrava che universale avesse dovuto essere il sentimento di doversi tenere lontana l' idea di un lazzeretto a

peste , e di doversi promuovere piuttosto i lazzeretti di osservazione, o semi-sporchi in Messina , in Nisita , ed in Brindisi comodamente costruiti , e regolati con una moderata tariffa di dritti sanitarij , al di sotto o almeno eguale a quelli che si riscuotono negli altri lazzeretti del mediterraneo , e che ove vi si scorgesse nel lazzeretto a peste un'immensa risorsa pel pubblico bene , l'esperimento era da tentarsi nel faro di Messina , sì perchè ivi sia il punto centrale di tutte le operazioni commerciali dell'intero regno delle due Sicilie , del mediterraneo , e del traffico del levante col ponente , e sì perchè ivi vi è un porto-franco che dev'essere inseparabile dal lazzeretto sporco.

La idea adunque di questi stabilimenti nella capitale, o nelle sue vicinanze lotta con non poche contraddizioni.

1. Due Ministri di Stato il *Conte Zurlo*, e'l *Cavaliere de' Medici* di un nome europeo, che ai molti di loro talenti accoppiavano ancora il sentimento della gloria del loro ministero disprez-

zarono sempre un progetto che avrebbe al certo lusingato il loro amor proprio, ove avessero riconosciuti veri e reali i vantaggi che con enfasi si attribuiscono a queste istituzioni.

2. L'attual legislazione doganale si oppone agli stabilimenti franchi, e la esperienza giornalmente ci ammaestra che tali stabilimenti lungi dall'esercitare alcun' influenza sul commercio esterno, servono soltanto a favorire il contrabbando con grave danno delle finanze, e dell'economia delle nostre industrie.

3. Finalmente l'opinione contraria degli scrittori.

Non mancherà al certo alcuno, che avvanzerà essere tutte queste contraddizioni di lieve momento; che Zurlo e de' Medici s'ingannarono; che erroneo sia il sistema adottato dal Governo; in fine che deboli e fallaci sieno i ragionamenti degli scrittori. Ma ancorchè ciò sia vero, chi vorrà mai arrogarsi questo sublime giudizio? Deve forse abbandonarsi ad un progettista di società anonima, i di cui

programmi olezzanti tutti di un romanticismo politico o di pubblica economia non hanno altro scopo che la privata utilità di un'impresa?

. In questo attrito di opinioni tutte le regole della prudenza raccomandano un giudizio moderato, ed a fronte di opposizioni così gravi ed autorevoli, noi non possiamo dispensarci di scorgere almeno problematica la pretesa utilità del lazzeretto, e del porto-franco o scala-franca in Napoli. Ci sembra perciò prematuro ed inopportuno il progetto di esecuzione di un'opera la di cui esistenza forma tuttavia de' dubbii se sia utile o dannosa, ed in quest'importantissimo affare par che si comincia là dove si dovrebbe finire. Anzi che dunque discutersi il modo come erigersi, e costruirsi questi stabilimenti dovrebbe a parer nostro preliminarmente esaminarsi.

1. Se l'attual sistema doganale ne' rapporti del commercio esterno ed interno del regno meriti riforma e su quali basi debba stabilirsi.

2. Se colla nuova riforma si debba coordinare la ripristinazione della scala franca di Napoli, che può esistere senza del lazzeretto a peste, e per la quale il Governo non à bisogno de' mezzi delle società anonime.

3. Se sia utile, oppur perigliosa la esistenza nel regno di un lazzeretto a peste.

4. Se riconosciute le sue utilità venga stabilirsi in Napoli, in Messina, o altrove.

5. Finalmente se pria di dare questo passo ardito dello stabilimento del lazzeretto a peste, sia più saggio consiglio di fondare con buone regole i lazzeretti semi-sporchi uno nell' Adriatico cioè in Brindisi, l'altro nel faro di Messina, e l'altro in Nisita.

Dopo che le più sagge e mature discussioni avran fatto determinare il Real Governo sul sistema di commercio da doversi adottare, e su la scelta degli stabilimenti da doversi fondare, sarà allora il momento opportuno da risolvere se il

Governo possa o no coi suoi mezzi ordinari innalzare le opere prescelte dalla mira del pubblico vantaggio, o se debbansi chiamare in soccorso i capitali delle compagnie.

II.

Ma suppongasì per un momento (senza giammai concedersi) che utili sieno le opere del progetto pure rivolgendosi da chiunque il pensiero ai mezzi di eseguirlo , se gli presentano facilmente le seguenti osservazioni.

La somma di dieci milioni sembra a primo aspetto eccedente. Gli antichi progetti del lazzeretto e porto franco di cui abbiám discorso non presentarono una somma tanto spaventevole. È vero che ora vi si accoppia il lavoro del porto militare , di cui ci mancano i dati approssimativi per una congetturale valutazione. Senza fermarci adunque su le spese effettive che richiederanno queste opere , convien vedere se la pubblica finanza sia in grado di

potersi addossare questo carico enorme ,
ciò che or ora esamineremo.

I fondi per estinguere o ammortizzare i dieci milioni consistono nella cessione alla compagnia dell'esazione de' dritti sul commercio. Siccome i dieci milioni devono estinguersi nel giro di venti , o al più di venticinque anni (giacchè quest' articolo non è abbastanza chiaro nel progetto) risulta che dall'esazione di questi dritti debbano aversi per lo meno quattro in cinque cento mila ducati in ogni anno , senza contare il di più de' profitti e de' lucri che da tali esazioni vorrà fare la *società*. Questa somma da riscuotersi in ogni anno nel solo porto di Napoli formerà un carico oppressivo pel commercio , che in vece di favorirsi colle istituzioni franche sarebbe piuttosto allontanato.

Essendoci internati delle posizioni de' registri doganali abbiám riconosciuto che attualmente in tutti i porti del Regno al di qua del Faro la somma che riscuotesi non già dal solo dritto di ton-

nellaggio , ma bensì da tutti i dritti di navigazione non à giammai oltrepassato i ducati 50 mila. Tutti questi dritti nell'anno 1832 diedero l'introito di ducati 45,486 : 12. E siccome l'esazione di questo dritto formerà il principal ramo del fondo di estinzione , così quantunque non si determina nel progetto pure è da temersi di dover'esser forte ed oppressivo. È da avvertirsi inoltre che siccome la esazione del dritto di *bacino* deve farsi ogni qualvolta i navigli entrano nel porto di Napoli senza distinzione alcuna se siano esteri o nazionali , così la maggior gravezza ricaderà sopra i legni nazionali , che si renderà insoffribile specialmente ai piccioli legni che giornalmente dalle isole circonvicine , dalla costa , dal golfo , e dagli altri luoghi dei dominii al di qua e di là del faro fanno il giornaliero cabotaggio con Napoli. È vero bensì che nel progetto si esentano dal pagamento i legni piccoli che non van soggetti al dritto di tonnellaggio. Il loro numero però è ristretto , giacchè la

legge di navigazione esenta da un tal dritto i legni soltanto al di sotto di venti tonnellate, e quelli che al di sopra della detta portata sono addetti nel golfo ed isole di Napoli e nel golfo di Palermo al trasporto de' carboni, della calce, delle legna da fuoco, degli spalatroni e pali per vigne, del vino, della neve, della pozzolana, della creta, e delle pietre.

È pur da osservarsi che il dritto di tonnelloaggio che riscuotevasi per lo innanzi nel commercio de' legni nazionali da un punto all'altro del regno era di grana quattro a tonnellata, ed era esorbitante. Il Governo che se ne avvide, fu obbligato di fissarlo non già in ogni entrata ne' porti, ma bensì di grana quattro il mese, e di esentare quelli al di sotto di venti tonnellate, e tutti i legni destinati agli enunciati trasporti ne' golfi di Palermo e di Napoli. Il dritto di *bacino* adunque su quei legni nazionali, che vi anderanno soggetti, si renderebbe pesantissimo; sarebbe disastroso al commercio di cabo-

taggio fra Napoli, le Province, e le Valli del regno ; e minaccerebbe di rovina il commercio interno, che forma la parte la più interessante della pubblica economia.

Nè vale il dire che da questo peso saranno liberi i legni al di sotto di venti tonnellate , e quelli addetti ai trasporti delle legna , carboni , calce ec. , a motivo che quanto più si estendono le esenzioni tanto più grave e forte deve stabilirsi la tassa del dritto di *bacino* sugli altri legni che vi si assoggettano e così vie più diventerà funesto al commercio del libero cabotaggio.

Ed a questo proposito giova il rilevare che dai dritti di carica e discarica , dell' un per cento su le mercanzie che si riesportano , e dai dritti di affitto de' magazzini non potranno giammai ottenersi con una tariffa moderata riflessibili introiti da somministrare i corrispondenti mezzi di ammortizzazione. I progettisti sogliono troppo largamente lusingarsi su l' affluenza delle mercanzie che richiamerà la scala-franca coll' idea della rie-

sportazione. Allorchè concreteranno le loro idee ed avvicineranno le notizie dei fatti alle immaginose teorie conosceranno che queste risorse sono limitatissime, e che ben di rado le immissioni nelle istituzioni franche sorpassano le quantità dell'ordinario consumo specialmente in Napoli che è circondato da tanti altri depositi e porto-franchi. Dileguato questo prestigio, non si potrà fare a meno di ricercare nella inmodestia delle tasse il fondo di estinzione, e questa gravezza sarà sufficiente per non raccogliere alcuno di quei tanti frutti che si promettono dai fautori delle scale franche, e per far retrogradare il nostro commercio, e lo stato della nostra marina mercantile.

Sono state e saranno sempre queste le inevitabili conseguenze della cessione dei rami di pubblica percezione. Le distrazioni e le alienazioni perpetue o temporanee de' cespiti del reddito pubblico erano fatali non tanto per le estorsioni, e le avanie a cui si esponevano i contribuenti, quanto per gli ostacoli a qua-

lunque espansione d'industria. I pubblicisti, gli economisti, i filosofi, e tutti hanno fatto a gara per investigare tante ragioni onde far annullare le passate concessioni, e si sono foggiate le più belle teorie per far rientrare le pubbliche esazioni nel numero di quelle *regalie* i di cui dritti si dicevano *inalienabili*, ed *imprescrittibili*. Dopo tanti sforzi per liberare le nazioni dal flagello degli *arrendatori*, e degli *assegnatari* è inconcepibile che in un progetto ove spirano molte idee di pubblico bene, si vogliono far rivivere gli antichi *assegnatari*, cedendosi alla compagnia la riscossione dei dritti su la marina mercantile, e sul commercio, vale a dire su quei rami coi quali s'intrecciano i più nobili ed i più delicati interessi della nazione, e del Governo.

Nel progetto del lazzeretto e porto franco, che fu fatto nel 1819 quando non ancora si era introdotto l'interessato gusto delle società anonime due mez-

zi si proponevano per le spese del lazaretto e porto-franco.

1. Un' prestito volontario o forzoso per via di azioni avvalendosi il Governo per lo sconto del capitale ed interessi della vendita de' locali del porto-franco , e della percezione de' dritti del lazaretto ; ovvero di un tenue dazio sul consumo a carico dell' intiero regno , per la ragione , che si adduceva , di non esservi angolo , o individuo del medesimo che non godrebbe direttamente o indirettamente del bene che ne risultava.

2. Farsi un' prestito coll' estero , ed ammortizzarsi colle regole del debito consolidato.

Quei progettisti rifuggivano adunque dal pensiero di divenire arrendatori , o assegnatari , e si ricordavano che quei sistemi erano fulminati da tutte le ragioni di buona economia , dal genio dominante , e dal dritto pubblico europeo. Quest' obliuione forma la parte la più inescusabile , se pur non voglia dirsi im-

pertinente, del progetto in disamina. Noi ci limitiamo a scusarlo.

Le rendite del Governo ed i suoi mezzi per accorrere a tutte le pubbliche spese sono le contribuzioni, le quali deggiono essere regolate con quella prudenza richiesta dalle regole di una sana economia, onde non essere oppressive, e contrarie a' diversi rami delle industrie. Questa economia è onninamente sovvertita appena che si aliena un cespite di pubblica contribuzione, non potendo nè il concessionario incaricarsi delle pubbliche circostanze, nè il Governo emendare gli errori. Ogni spesa pubblica adunque entra nella massa generale delle obbligazioni del Governo, alla di cui saggezza dev' essere esclusivamente riserbata la scelta de' mezzi per soddisfarle. Se le spese non oltrepassano la sfera delle risorse ordinarie non vi è bisogno di ricorrere a soccorsi straordinari. Se la di loro importanza eccede i confini, le anticipazioni diventano indispensabili, ed in questo caso le cure del Governo deg-

giono rivolgersi ad avere l'imprestito colle condizioni le meno gravose, o come suol dirsi al *miglior vantaggio*, essendo indifferente se i capitali vengano somministrati dagli esteri, o dalle banche di azionisti.

Il solo oggetto adunque degno di esame si è quello se il Governo trovasi in una condizione tale da potersi sopracaricare di un nuovo debito di dieci milioni da dover' estinguere nel corso di venticinque anni di unita agl' interessi scallari.

Questo problema sarebbe di una difficile soluzione, ma gli atti pubblicati dal Governo ne rendono facile lo scioglimento.

Col decreto del 15 dicembre 1826 venne assegnato un fondo di annui ducati 1,038,170 per l'ammortizzazione del debito pubblico consolidato. Il decreto del 18 agosto 1833 ridusse questo fondo ad annui ducati 200mila per la ragione espressa nell'atto istesso, *che il sostenere l'ammortizzazione prescritta nel*

decreto (del 15 dicembre 1826) supera le forze attuali , e le risorse della Real Tesoreria.

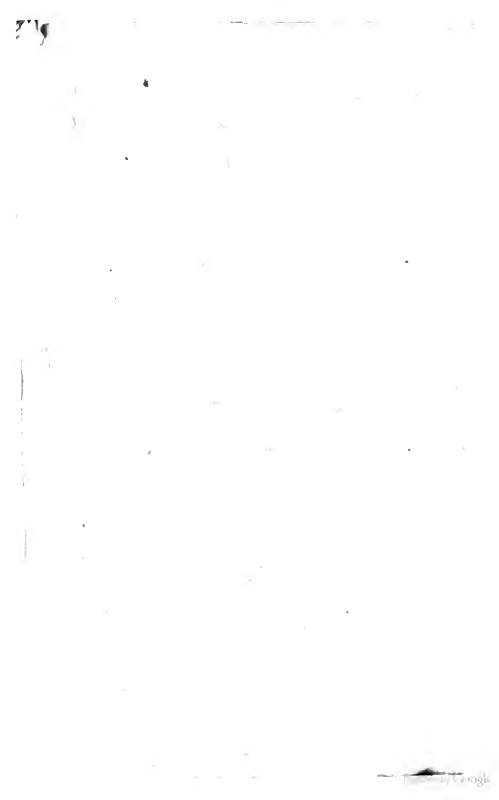
È superfluo il rammentare quanto interesse impiegano i Governi per ammortizzare il consolidato , e son note pur troppo le sollecitudini del Real Governo per quest'oggetto importantissimo. Noi siamo quindi obbligati a dover riconoscere che il Governo crede esaurite, secondo le regole di buona economia, tutte le risorse delle contribuzioni dirette ed indirette riputando minor' inconveniente la riduzione de' fondi di ammortizzazione , anzi che accumulare i vuoti , o scendere ai mezzi delle sovraimposte.

Or un nuovo debito di dieci milioni estinguibile nel corso di venticinque anni graverebbe la Tesoreria (fra interessi e fondo di estinzione) di un carico che supera le sue forze attuali , nè le nuove opere e le novelle istituzioni allargherebbero le sue risorse da somministrarle un sufficiente compenso , giacchè queste risorse andando a ferire la potenza del

commercio arreherebbero più male che bene come di sopra si è detto.

Il progetto adunque da qualunque lato si consideri offre inconvenienti , perchè problematica è la utilità degli stabilimenti che si propongono ; perchè le somme da impiegarsi superano nelle attuali circostanze i mezzi della Tesoreria.

SBM586259





PALA

XLV